Denne tekst tjener udelukkende som dokumentationsværktøj og har ingen retsvirkning. EU's institutioner påtager sig intet ansvar for dens indhold. De autentiske udgaver af de relevante retsakter, inklusive deres betragtninger, er offentliggjort i den Europæiske Unions Tidende og kan findes i EUR-Lex. Disse officielle tekster er tilgængelige direkte via linkene i dette dokument

►**B**

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) 2015/640

af 23. april 2015

om supplerende luftdygtighedsspecifikationer for en given type operationer og om ændring af forordning (EU) nr. 965/2012

(EUT L 106 af 24.4.2015, s. 18)

Ændret ved:

		Tidende		
		nr.	side	dato
►**M1**	Kommissionens gennemførelsesforordning (EU) 2019/133 af 28. januar 2019	L 25	14	29.1.2019

▼B

KOMMISSIONENS FORORDNING (EU) 2015/640

af 23. april 2015

om supplerende luftdygtighedsspecifikationer for en given type operationer og om ændring af forordning (EU) nr. 965/2012

Artikel 1

Anvendelsesområde

Ved denne forordning fastsættes der fælles supplerende luftdygtighedsspecifikationer til støtte for den vedvarende luftdygtighed og sikkerhedsforbedringer for:

a) luftfartøjer, som er registreret i en medlemsstat

b) luftfartøjer, som er registreret i et tredjeland, og som anvendes af en operatør, der er underlagt agenturets eller en medlemsstats tilsyn.

Artikel 2

Definitioner

I denne forordning forstås ved:

a) »maksimal passagersædekonfiguration for operation«: den maksimale passagersædekonfiguration for et luftfartøj, ekskl. sæder til besætning, der er fastlagt til operationelle formål og angivet i driftshåndbogen

▼M1

b) »stor flyvemaskine«: en flyvemaskine, der har certificeringsspecifikationerne for store flyvemaskiner »CS-25« eller tilsvarende i sit certificeringsgrundlag

c) »stor helikopter«: en helikopter, der har certificeringsspecifikationerne for store rotorluftfartøjer »CS-29« eller tilsvarende i sit certificeringsgrundlag

d) »flyvemaskine med lav belægning«: en flyvemaskine med en maksimal passagersædekonfiguration for operation på:

1) til og med 19 sæder eller

2) til og med en tredjedel af den typegodkendte flyvemaskines maksimale passagersædekapacitet som angivet i specifikationsbladet til flyvemaskinens typecertifikat (TCDS), forudsat at begge følgende betingelser er opfyldt:

a) det samlede antal passagersæder, der er godkendt til belægning under taxiing, start og landing overstiger ikke 100 pr. dæk

b) den maksimale passagersædekonfiguration for operation under taxiing, start og landing i ethvert område mellem to sæt nødudgange (eller ethvert endeområde) overstiger ikke en tredjedel af summen af passagersædetildelingerne for de to sæt nødudgange, der afgrænser området (baseret på passagersædetildelingen for hvert sæt nødudgange som defineret i flyvemaskinens gældende certificeringsgrundlag). Med henblik på at fastslå, om denne områdebaserede begrænsning er overholdt, antages det i tilfælde af en flyvemaskine med deaktiverede nødudgange, at alle nødudgangene er funktionelle.

▼B

Artikel 3

Supplerende luftdygtighedsspecifikationer for en given type operation

Operatører, som er underlagt en medlemsstats tilsyn, og som opererer de luftfartøjer, der er omhandlet i artikel 1, skal overholde bestemmelserne i bilag I.

Artikel 4

Ændring af forordning (EU) Nr. 965/2012

Bilag III til forordning (EU) Nr. 965/2012 ændres som angivet i bilag II til denne forordning med henblik på at indføje en henvisning til nærværende forordning.

Artikel 5

Overgangsbestemmelser

Luftfartøjer, for hvilke operatørerne over for deres kompetente myndighed har påvist overensstemmelse med JAR-26 »Supplerende luftdygtighedskrav til operationer« (herefter »JAR-26-krav«), som er udstedt af de fælles luftfartsmyndigheder den 13. juli 1998, som ændret ved ændring 3 af 1. december 2005, før de frister for anvendelse, der er nævnt i artikel 6, anses for at opfylde de tilsvarende specifikationer, der er fastsat i bilag I til nærværende forordning.

Luftfartøjer, for hvilke der i henhold til stk. 1 er påvist overensstemmelse med JAR-26-krav svarende til de specifikationer, der er fastsat i punkt 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 og 26.250 i bilag I til denne forordning, må efterfølgende ikke ændres på en måde, som ville påvirke deres overensstemmelse med JAR-26-krav.

Artikel 6

Ikrafttræden og anvendelse

Denne forordning træder i kraft på tyvendedagen efter offentliggørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende*.

Den anvendes fra den 14. maj 2015.

Dog finder punkt 26.50, 26.105, 26.110, 26.120, 26.150, 26.155, 26.160, 26.200 og 26.250 i bilag I anvendelse fra den 14. maj 2017.

Denne forordning er bindende i alle enkeltheder og gælder umiddelbart i hver medlemsstat.

▼B

BILAG I

DEL-26

SUPPLERENDE LUFTDYGTIGHEDSSPECIFIKATIONER FOR OPERATIONER

▼M1

INDHOLDSFORTEGNELSE

SUBPART A — GENERELLE BESTEMMELSER

26.10 Kompetent myndighed

26.20 Udstyr, der er midlertidigt ude af drift

26.30 Påvisning af overensstemmelse

SUBPART B — STORE FLYVEMASKINER

26.50 Sæder, køjer, sikkerhedsbælter og -seler

26.60 Nødlanding — dynamiske forhold

26.100 Placering af nødudgange

26.105 Adgang til nødudgange

26.110 Markering af nødudgange

26.120 Indvendig nødbelysning og betjening af nødbelysning

26.150 Kabineinteriør

26.155 Lastrumsforingers brandfarlighed

26.156 Varme- eller lydisoleringsmaterialer

26.160 Brandbeskyttelse af toiletrum

26.170 Ildslukkere

26.200 Landingsstel — auditivt advarselssignal

26.250 Cockpitdørbetjeningssystemer — hvis et flyvebesætningsmedlem bliver uarbejdsdygtig

SUBPART C — STORE HELIKOPTERE

26.400 Ildslukkere

▼B

SUBPART A

GENERELLE BESTEMMELSER

26.10 Kompetent myndighed

I den del, der er fastsat i dette bilag, skal den kompetente myndighed, over for hvilken operatører skal påvise overensstemmelse med specifikationerne, være den myndighed, der er udpeget af medlemsstaten, hvor operatøren har sit hovedforretningssted.

26.20 Udstyr, der er midlertidigt ude af drift

En flyvning må ikke påbegyndes, når et/en af luftfartøjets instrumenter, udstyrsdele eller funktioner, der er påkrævet i henhold til denne del, er ude af drift eller mangler, medmindre andet er fastsat i operatørens minimumsudstyrsliste, jf. del-ORO.MLR.105, og godkendt af den kompetente myndighed.

▼B

26.30 Påvisning af overensstemmelse

a) Agenturet udsteder i overensstemmelse med artikel 19, stk. 2, i forordning (EF) nr. 216/2008 certificeringsspecifikationer som standardmiddel til at påvise, at materiellet er i overensstemmelse med denne del. Sådanne certificeringsspecifikationer skal være tilstrækkeligt detaljerede og specifikke til over for operatører at beskrive, hvordan overholdelse af kravene i denne del kan påvises.

b) Operatører kan påvise, at de er i overensstemmelse med kravene i denne del, ved at overholde:

i) de detaljerede specifikationer, som er udstedt af agenturet i henhold til litra a), eller de tilsvarende specifikationer udstedt af agenturet i henhold til del-21.A.16A, eller

ii) tekniske standarder, som giver et tilsvarende sikkerhedsniveau som dem, der er indeholdt i disse specifikationer.

SUBPART B

STORE FLYVEMASKINER

26.50 Sæder, køjer, sikkerhedsbælter og -seler

Operatører af store flyvemaskiner, som anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, og som er typegodkendt den 1. januar 1958 eller senere, skal sørge for, at hver flyve- eller kabinebesætningsmedlems sæde og fastspændingssystem er konfigureret med henblik på at sikre et optimalt beskyttelsesniveau ved en nødlanding, samtidig med at den siddende person kan varetage sine nødvendige funktioner og hurtigt forlade sædet.

▼M1

26.60 Nødlanding — dynamiske forhold

Operatører af store flyvemaskiner, som anvendes til erhvervsmæssig lufttransport af passagerer, som er typegodkendt den 1. januar 1958 eller senere, og for hvilke det individuelle luftdygtighedsbevis første gang udstedes den 18. februar 2021 eller senere, skal for hver sædetypekonstruktion, der er godkendt til belægning under taxiing, start eller landing, påvise, at brugeren af sædet er beskyttet, når denne udsættes for belastninger som følge af nødlandingsbetingelser. Påvisningen sker på en af følgende måder:

a) gennem velafsluttede dynamiske prøvninger

b) gennem rationelle analyser, der giver samme sikkerhed og er baseret på dynamiske prøvninger af en tilsvarende sædetypekonstruktion.

Forpligtelsen i stk. 1 gælder ikke for følgende sæder:

a) cockpitsæder

b) sæder i flyvemaskiner med lav belægning, der er involveret i ikkeregelmæssige erhvervsmæssige lufttransportoperationer på bestilling.

▼B

26.100 Nødudgangenes placering

Bortset fra flyvemaskiner med en nødudgangskonfiguration, der er installeret og er godkendt før den 1. april 1999, tilser operatører af store flyvemaskiner, der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, med en maksimal operativ passagersædekonfiguration på mere end 19 med en eller flere nødudgange deaktiveret, at afstanden(e) mellem de resterende udgange ikke hindrer en effektiv evakuering.

▼B

26.105 Adgang til nødudgange

Operatører af store flyvemaskiner, der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, skal tilvejebringe midler, der hurtigt og nemt lader hver passager bevæge sig fra sit sæde til enhver nødudgang i tilfælde af en nødevakuering.

26.110 Markering af nødudgange

Operatører af store flyvemaskiner, der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, skal overholde følgende:

a) Der skal forefindes midler, som gør det let for personer i kabinen at finde, få adgang til og betjene nødudgange under de betingelser, som må forventes i tilfælde af en nødevakuering.

b) Der skal forefindes midler, som gør det let for personale uden for flyvemaskinen at finde og betjene nødudgange i tilfælde af en nødevakuering.

26.120 Indvendig nødbelysning og betjening af nødbelysning

Operatører af store flyvemaskiner, der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, tilvejebringer midler til at sørge for, at der forefindes belysning af udgangsmarkeringer, generel belysning af kabine- og udgangsområde, og at der forefindes belysning i lav højde, som leder til nødudgange, for at gøre det let for passagerer at finde og benytte udgangene i tilfælde af en nødevakuering.

26.150 Kabineinteriør

Operatører af store flyvemaskiner, der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, skal overholde følgende:

a) For alle materialer og alt udstyr, der anvendes i rum, hvor besætning eller passagerer opholder sig, skal der påvises egenskaber med hensyn til brandfarlighed, som minimerer virkningerne af brand under flyvningen og gør det muligt at overleve i kabinen i en periode svarende til, hvad der kræves for at evakuere luftfartøjet.

b) Rygeforbud skal angives med skiltning.

c) Affaldsbeholdere skal udformes således, at en brand heri indesluttes, og sådanne beholdere skal mærkes med et forbud mod at lægge tobaksvarer heri.

26.155 Lastrumsforingers brandfarlighed

Operatører af store flyvemaskiner, som anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, og som er typegodkendt efter 1. januar 1958, skal sørge for, at foringer af lastrum i klasse C eller klasse D består af materialer, der i tilstrækkelig grad forhindrer, at virkningerne af en eventuel brand i lastrummet bringer luftfartøjet eller de ombordværende i fare.

▼M1

26.156 Varme- eller lydisoleringsmaterialer

Operatører af store flyvemaskiner, som anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, og som er typegodkendt den 1. januar 1958 eller senere, skal sørge for følgende:

a) for flyvemaskiner, for hvilke det første individuelle luftdygtighedsbevis er udstedt inden den 18. februar 2021, at nye varme- eller lydisoleringsmaterialer, der installeres som erstatning den 18. februar 2021 eller senere, har egenskaber, der forhindrer eller mindsker risikoen for flammeudbredelse i flyvemaskinen

b) for flyvemaskiner, for hvilke det første individuelle luftdygtighedsbevis udstedes den 18. februar 2021 eller senere, at varme- og lydisoleringsmaterialer har egenskaber, der forhindrer eller mindsker risikoen for flammeudbredelse i flyvemaskinen

▼M1

c) for flyvemaskiner, for hvilke det første individuelle luftdygtighedsbevis udstedes den 18. februar 2021 eller senere, og som har en passagerkapacitet på 20 eller derover, at varme- og lydisoleringsmaterialer (herunder midlerne til at fastgøre materialerne til fuselagen), der er installeret i den nederste halvdel af flyvemaskinen, har egenskaber, der forhindrer eller mindsker risikoen for flammeindtrængning i flyvemaskinen efter en ulykke, og som gør det muligt at overleve i kabinen i den tid, der kræves for at evakuere flyvemaskinen.

▼B

26.160 Brandbeskyttelse af toiletrum

Følgende skal opfyldes af operatører af store flyvemaskiner, der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, med en maksimal operativ passagersædekonfiguration på mere end 19:

Toiletter skal være udstyret med:

a) røgalarm

b) anordninger, hvormed en brand i hver enkelt affaldsbeholder slukkes automatisk.

▼M1

26.170 Ildslukkere

Operatører af store flyvemaskiner skal sørge for, at følgende ildslukkere ikke anvender halon som slukningsmiddel:

a) indbyggede ildslukkere for hver affaldsbeholder til håndklæder, papir eller andet affald på toilettet i store flyvemaskiner, for hvilke det første individuelle luftdygtighedsbevis udstedes den 18. februar 2020 eller senere

b) transportable ildslukkere i store flyvemaskiner, for hvilke det første individuelle luftdygtighedsbevis udstedes den 18. maj 2019 eller senere.

▼B

26.200 Landingsstel — auditivt advarselssignal

Operatører af store flyvemaskiner, der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, skal sørge for, at der kobles en egnet auditiv advarselssignalanordning til landingsstellet for i væsentlig grad at mindske risikoen for landinger, hvor landingsstellet utilsigtet er oppe.

26.250 Cockpitdørbetjeningssystemer — hvis et flyvebesætningsmedlem bliver uarbejdsdygtig

Operatører af store flyvemaskiner, der anvendes til erhvervsmæssig lufttransport, skal sørge for, at cockpitdørbetjeningssystemer, hvis de forefindes, forsynes med en alternativ betjeningsmekanisme for at lette kabinebesætningsmedlemmers adgang til cockpittet, hvis et enkelt flyvebesætningsmedlem bliver uarbejdsdygtig.

▼M1

SUBPART C — STORE HELIKOPTERE

26.400 Ildslukkere

Operatører af store helikoptere skal sørge for, at følgende ildslukkere ikke anvender halon som slukningsmiddel:

a) indbyggede ildslukkere for hver affaldsbeholder til håndklæder, papir eller andet affald på toilettet i store helikoptere, for hvilke det individuelle luftdygtighedsbevis første gang udstedes den 18. februar 2020 eller senere

b) transportable ildslukkere i store helikoptere, for hvilke det individuelle luftdygtighedsbevis første gang udstedes den 18. maj 2019 eller senere.

▼B

BILAG II

I bilag III (del-ORO) til forordning (EU) nr. 965/2012 affattes punkt ORO.AOC.100, litra c), nr. 1), således:

»1) de er i overensstemmelse med alle gældende krav i bilag IV til forordning (EF) nr. 216/2008, bilag III (del-ORO), bilag IV (del-CAT) og bilag V (del-SPA) til denne forordning samt bilag I (del-26) til Kommissionens forordning (EU) 2015/640 (*).

_____

(*) Kommissionens forordning (EU) 2015/640 af 23. april 2015 om supplerende luftdygtighedsspecifikationer for en given type operationer og om ændring af forordning (EU) nr. 965/2012 (EUT L 106 af 24.4.2015, s. 18).«